

УДК 338.47:656:502.131.1

JEL L91, Q56, L14

DOI 10.31375/2226-1915-2026-2-188-199

РОЗВИТОК ІНСТИТУЦІЙНОГО СЕРЕДОВИЩА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОЛОГІЧНИХ КОНКУРЕНТНИХ ПЕРЕВАГ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Ю.О. Чугуєв

аспірант

ORCID: <https://orcid.org/0009-0005-1932-6144>

chuguev.y@gmail.com

Український державний університет залізничного транспорту, Харків, Україна

Анотація. У статті досліджено роль інституційного середовища у формуванні екологічних конкурентних переваг транспортних підприємств в умовах сучасних соціально-економічних трансформацій. Сприятливе інституційне середовище є життєво важливим для стимулювання зростання в ключових секторах економіки України, включно з транспортом.

Показано, що інституційне середовище транспортної галузі регулює економічну, соціальну та екологічну відповідальність підприємств і створює умови для впровадження принципів сталого розвитку.

Особливу увагу приділено впливу екологічних чинників на діяльність транспортних підприємств та формуванню екологічних конкурентних переваг як результату цілеспрямованої екологічно орієнтованої стратегії.

Доведено, що такі переваги ґрунтуються на зниженні негативного впливу на довкілля, підвищенні енергоефективності, оптимізації використання ресурсів, скороченні витрат і зміцненні репутації компанії.

Визначено, що ключову роль у цьому процесі відіграє взаємодія формальних (законодавства, стандартів, державної політики) та неформальних інститутів (екологічних цінностей, корпоративної культури, суспільних очікувань), доповнена економічними механізмами стимулювання.

Запропоновано концептуальну модель інституційного середовища формування екологічних конкурентних переваг транспортних підприємств, яка базується на взаємодії зовнішніх інституційних чинників і внутрішнього потенціалу підприємств.

Модель відображає трансформацію екологічних вимог і стимулів у стійкі конкурентні переваги та передбачає наявність зворотного зв'язку, що забезпечує її динамічність і сприяє сталому розвитку транспортної галузі.

Ключові слова: середовище, екологічні конкурентні переваги, транспортні підприємства, екологізація, розвиток, концептуальна модель.

© Чугуєв Ю.О., 2026

Стаття поширюється на умовах ліцензії відкритого доступу (CC BY 4.0)

UDC 338.47:656:502.131.1

JEL L91, Q56, L14

DOI 10.31375/2226-1915-2026-2-188-199

**DEVELOPMENT OF THE INSTITUTIONAL ENVIRONMENT
TO PROVIDE ENVIRONMENTAL COMPETITIVE ADVANTAGES
OF TRANSPORT ENTERPRISES**

Yuriy Chuguyev
Postgraduate

Ukrainian State University of Railway Transport, Kharkiv, Ukraine

Abstract. *Enterprises and organizations cannot exist in isolation from society, as they emerge from its development and perform essential socio-economic functions by meeting diverse needs. Society forms specific socio-economic and legal conditions that shape the establishment and growth of enterprises, entrepreneurial activity, and overall progress. The institutional environment plays a crucial role, encompassing formal and informal institutions, rules, norms, standards, organizations, and mechanisms that define the conditions for economic entities' functioning and development. It regulates behavior, interactions, and creates incentives and constraints for economic, managerial, and environmentally oriented decisions. A favorable institutional environment is vital for stimulating growth in key sectors of Ukraine's economy, including transport. The institutional environment of transport enterprises determines their operating conditions, development, and competitiveness, regulates interaction with public authorities, markets, and society, and sets incentives and limitations for economic, social, and environmental responsibility. Environmental factors significantly influence transport enterprises today, affecting regulatory, economic, technological, and social aspects of their activities. Environmental competitive advantages of transport enterprises are based on their ability to strengthen market positions through the deliberate implementation of environmentally oriented principles. This includes not only compliance with environmental standards but also proactive application of sustainable development principles to improve efficiency and ensure long-term competitiveness. Such approaches reduce environmental pollution, greenhouse gas emissions, and resource consumption, while mitigating environmental risks. They also generate additional economic value by reducing costs, increasing investment attractiveness, enhancing reputation, and building trust among clients and partners. These advantages result from the combined influence of technological, economic, managerial, and institutional factors: energy-efficient and low-carbon solutions, cost optimization and access to green finance, environmental management and strategic planning, and state regulation with international standards compliance. Together, they increase transport enterprises' resilience to environmental challenges and market competition. The institutional environment, including formal institutions (laws, policies, standards, regulations, international agreements), informal institutions (values, corporate culture, societal expectations), and economic incentives (tax benefits, subsidies, grants, green financing), creates conditions for sustainable environmental competitiveness. To understand institutional change, the article proposes a conceptual*

model of the institutional environment for forming environmental competitive advantages. It integrates external institutional factors and internal enterprise potential, transforming environmental requirements and incentives into sustainable competitive advantages through effective management. The model consists of five interconnected blocks and includes a feedback mechanism, ensuring flexibility and continuous development. It reflects a dynamic interaction between institutional factors and managerial decisions, demonstrating how environmental requirements can become long-term competitive advantages, supporting sustainable development of the transport sector.

Keywords: *environment, ecological competitive advantages, transport enterprises, greening, development, conceptual model.*

Постановка проблеми. Зростаючі екологічні виклики, глобалізація транспортних ринків та впровадження принципів сталого розвитку все більше вимагають перегляду традиційних підходів до забезпечення конкурентоспроможності транспортних підприємств [1].

На сучасному етапі екологічний аспект переходить від ролі регуляторного обмеження до статусу ключового джерела створення конкурентних переваг. Тож нагальною стає задача формування ефективного інституційного середовища, яке здатне мотивувати транспортні підприємства до запровадження екологічно орієнтованих рішень і новаторських технологій [2]. Адже саме інституційне середовище визначає базові правила, стимули та обмеження, що регулюють процес формування екологічних конкурентних переваг.

Огляд останніх досліджень та публікацій. Проблематика конкурентоспроможності підприємств висвітлюється в роботах як вітчизняних, так і зарубіжних дослідників, серед яких Шинкаренко В.Г., Янковий О.Г., Степаненко В.О., Кравчук Н.М., Ареф'єва О.В., Сидоренко К.В., Шмиголь Н.М., Вакуленко Ю.В., Олійник А.С., П'ятницька Г.Т., Предеїн А.М., Рябова О.В., Касич А.О., Харькова Ж.В., Віг-

гінс Р.Р., Руєфлі Т.В., Барні Дж. та інші [3-13]. У своїх дослідженнях наведені науковці розкривають різні аспекти управління конкурентоспроможністю суб'єктів господарювання.

Зокрема, Шинкаренко В.Г. у роботі [3] аналізує характер конкуренції на ринку автотранспортних послуг, виділяючи специфічні риси цієї галузі. Дослідження фокусується на ключових факторах, які впливають на рівень конкуренції, таких як інфраструктурні та технологічні особливості, а також значущість державного регулювання.

Теоретичні, методологічні та практичні аспекти конкурентоспроможності підприємств розкрито у науковій праці [4] шляхом узагальнення теорії конкурентоспроможності, методики її оцінювання та інструментарій управління, а також підкреслено значущість інтегрованого підходу при формуванні конкурентних переваг підприємства.

Степаненко В.О. у [5] окреслює основні чинники конкурентоспроможності об'єктів інфраструктури, серед яких інвестиційні, технологічні та інституціональні аспекти, наголошуючи на вирішальній ролі якості інфраструктури у підвищенні ефективності економічних систем.

Кравчук Н.М., Ареф'єва О.В., Катан М.Я. у роботі [6] розглядають теоретичні засади управління конкурентоспроможністю авіатранспортних підприємств через концептуальну модель управління з урахуванням ризиків, інновацій та сервісного підходу.

Сидоренко К.В. у [7] досліджує питання конкурентоспроможності виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів та акцентує увагу на впливі інфраструктурних інвестицій та якості наданих послуг на їхнє позиціонування у міжнародній конкуренції.

Шмиголь Н.М., Соловйов О. у [8] систематизує методи управління конкурентоспроможністю промислових галузей та доводить ефективність комбінування стратегічних, інноваційних і державних інструментів регулювання нею.

Вакуленко Ю.В., Олійник А.С., Гевленко О.Є. у дослідженні [9] надають комплексну характеристику управління конкурентоспроможністю підприємства як безперервного процесу, що охоплює аналіз, планування, впровадження та моніторинг конкурентних переваг. Уточнено сутність поняття конкурентних переваг підприємства та визначено їх основні джерела, такі як ресурси, компетенції, інновації та бренд. Розкрито їхній вплив на довготривалий розвиток фірми у науковій роботі [10] авторів П'ятницької Г.Т., Предеіна А.М., Рябоої О.В. Касич А.О., Харькова Ж.В. у [11] проаналізували механізми управління конкурентними перевагами підприємства й обґрунтували необхідність узгодження його стратегічних цілей із наявним ресурсним потенціалом суб'єкта господарювання. Віггінс Р.Р., Руєфлі Т.В. у

роботі [12] досліджували еволюцію стійких конкурентних переваг у часовому вимірі та довели, що надмірно високий прибуток має обмежений період тривалості, що зумовлює постійну потребу в оновленні конкурентних стратегій. Барні Дж. у [13] окреслив основні положення ресурсної теорії фірми, які акцентуються на ролі цінних, рідкісних, складновідтворюваних і незамінних ресурсів (VRIN) у забезпеченні довгострокової конкурентної переваги.

Проте, незважаючи на значний науковий та практичний доробок в питаннях управління конкурентоспроможністю підприємств, інституційні аспекти формування екологічних конкурентних переваг, зокрема механізми їх створення в умовах багаторівневої інституційної взаємодії, залишаються недостатньо вивченими. Це створює потребу у подальшому теоретичному опрацюванні та розробці концептуальних моделей інституційного забезпечення екологічно орієнтованої конкурентоспроможності транспортних підприємств.

Завдання дослідження. Метою дослідження є обґрунтування теоретичних положень та розроблення концептуальної моделі інституційного середовища створення екологічних конкурентних переваг транспортними підприємствами.

Основний матеріал дослідження. Підприємства, установи та організації не можуть існувати ізольовано від суспільства. Вони виникають як результат діяльності цього суспільства і виконують важливу соціально-економічну функцію, задовольняючи різноманітні потреби його членів. У ході свого розвитку суспільство формує певні соціально-економічні та правові умови для

становлення і розвитку підприємств, підприємницької діяльності, а також для загального прогресу соціуму. Формування сприятливого інституційного середовища має вирішальне значення для стимулювання зростання важливих секторів економіки України, в тому числі транспортної галузі. Інституційне середовище транспортних підприємств визначає умови роботи, розвитку та конкурентоспроможності транспортних підприємств, регулює їхню взаємодію з державними структурами, ринком і суспільством, а також формує стимули й обмеження щодо дотримання економічної, соціальної та екологічної відповідальності в межах транспортної галузі. Відзначимо, що сьогодні екологічні фактори мають значний вплив на діяльність транспортних підприємств, охоплюючи регуляторні, економічні, технологічні та соціальні аспекти їх функціонування [14]. Екологічні конкурентні переваги підприємств транспорту ґрунтуються на їхній здатності посилювати свої позиції на ринку завдяки цілеспрямованому впровадженню екологічно орієнтованих принципів у свою діяльність. Це включає не лише дотримання екологічних стандартів, але й проактивне застосування основ сталого розвитку як засобу для підвищення загальної ефективності та забезпечення довгострокової конкурентоспроможності. Впровадження таких підходів допомагає зменшувати забруднення довкілля, скорочувати викиди парникових газів, ефективніше використовувати енергетичні та матеріальні ресурси, а також знижувати екологічні ризики. Крім того, екологічна спрямованість транспортних підприємств сприяє створенню додаткової економічної цінності [15].

Це досягається за рахунок зменшення експлуатаційних витрат, посилення інвестиційної привабливості, покращення репутації компанії та підвищення рівня довіри клієнтів і партнерів. Подібні переваги мають цілісний і тривалий характер, адже формуються під впливом численних взаємопов'язаних факторів. До них належать технологічні аспекти (запровадження енергоефективних та низьковуглецевих рішень), економічні чинники (оптимізація витрат і доступ до «зелених» фінансів), управлінські елементи (екологічне управління та стратегічне планування) і інституційні умови (державна регуляція, дотримання міжнародних екологічних стандартів). Сукупність цих заходів забезпечує більш високу стійкість транспортних підприємств перед обличчям екологічних викликів і зростаючої конкуренції на ринку [16]. Інституційне середовище відіграє значущу роль у створенні екологічних конкурентних переваг для транспортних підприємств, адже саме воно визначає правила, умови та стимули для провадження діяльності з акцентом на екологічність у сфері транспорту. Це середовище охоплює сукупність формальних і неформальних інститутів, а також економічних і організаційних механізмів, що регулюють екологічну орієнтацію роботи транспортних систем і поведінку їхніх суб'єктів:

- формальні інститути включають нормативно-правові акти, державні екологічні політики, галузеві стандарти, технічні регламенти, вимоги до рівня викидів, енергоефективності та безпечності перевезень, а також міжнародні екологічні договори й директиви. Виконання цих норм спонукає підприємства

вдосконалювати свій транспортний парк, застосовувати чисті технології, інтегрувати системи екологічного менеджменту та звітності. Це сприяє покращенню їхньої конкурентоспроможності як всередині країни, так і на міжнародній арені;

- неформальні інститути формуються з екологічних цінностей, прийнятих норм поведінки, корпоративної культури та рівня екологічної усвідомленості персоналу, споживачів, інвесторів і суспільства загалом. Зростаючий попит громадськості на екологічно відповідальні транспортні послуги створює репутаційний тиск на підприємства та стимулює їх перевищувати мінімально встановлені екологічні вимоги. Це дає змогу отримати додаткові нематеріальні конкурентні переваги;

- до механізмів економічного стимулювання належать податкові пільги, субсидії, гранти, пільгове кредитування, «зелені» інвестиційні програми та ринкові підходи до ціноутворення на викиди. Вони допомагають долати фінансові бар'єри під час впровадження екологічності в транспортну галузь, знижують ризики інвестицій та прискорюють окупність екологічних проєктів.

Таким чином, комплексна взаємодія формальних і неформальних інститутів створює стійкі умови для забезпечення довгострокових конкурентних екологічних переваг транспортних підприємств. Для більш глибокого розуміння закономірностей процесів інституційних змін пропонується розробка концептуальної моделі, котра виступає своєрідним індикатором формування конкурентного середовища для транспортних підприємств. Концептуальна модель інституційного середовища форму-

вання екологічних конкурентних переваг транспортних підприємств являє собою інтегровану систему взаємодії зовнішніх інституційних чинників та внутрішнього потенціалу підприємств транспортної галузі. У цій системі екологічні вимоги і стимули трансформуються на основі ефективного управління у потужні джерела стійкої конкурентоспроможності. Модель складається з п'яти взаємопов'язаних блоків (рисунок).

Перший блок моделі охоплює зовнішнє інституційне середовище, сформоване як сукупність формальних і неформальних інститутів. Воно включає державну політику в сфері екології та транспорту, нормативно-правову базу щодо охорони довкілля й безпеки перевезень, міжнародні екологічні стандарти та угоди, вимоги до інтеграції в європейський транспортний простір, ринкові механізми регулювання, а також суспільні, споживацькі та партнерські очікування стосовно екологічної відповідальності. Цей сегмент моделі визначає загальні рамки функціонування транспортних підприємств та рівень екологічних зобов'язань у галузі [17].

Другий блок моделі описує механізми впливу зовнішнього середовища на діяльність підприємств транспорту. Використовуються адміністративні, економічні та інформаційні інструменти, серед яких екологічне нормування викидів, економічні важелі, а саме податки і збори за забруднення, субсидії та пільгове фінансування модернізації транспорту. До цих механізмів також належать системи екологічного моніторингу й санкцій, сертифікація, звітність у сфері сталого розвитку, а також державні програми підтримки «зеленого» транспорту [18].

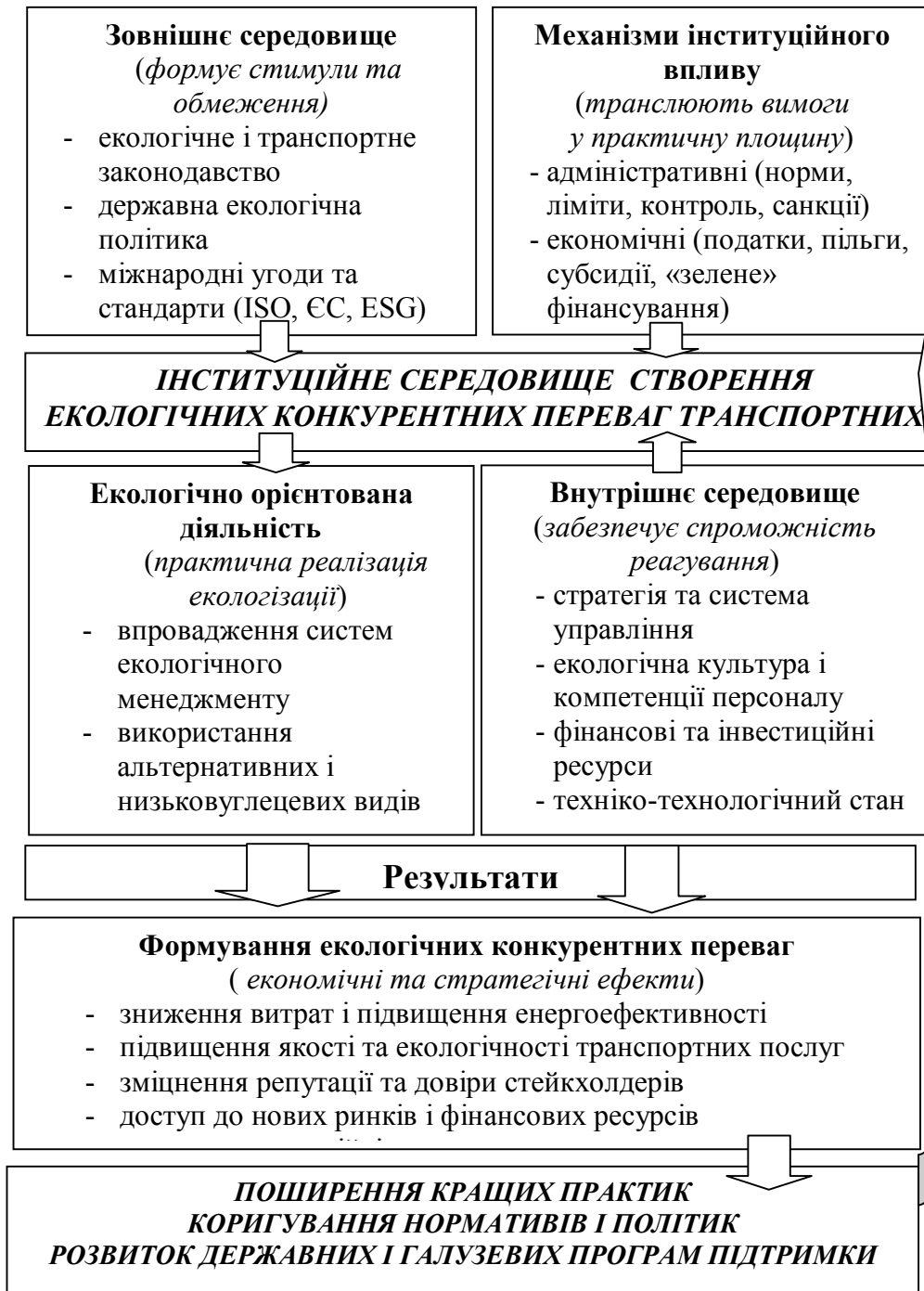


Рисунок. Схема концептуальної моделі інституційного середовища формування екологічних конкурентних переваг транспортних підприємств

Джерело: розроблено автором

Третій блок торкається внутрішнього середовища транспортних підприємств. До нього входять управлінська система, екологічна стратегія, корпоративна культура, рівень знань і компетенцій персоналу в екологічній сфері, фінансові й інвестиційні ресурси, технічний стан автопарку, інноваційний потенціал і здатність адаптуватися до організаційних змін. На цьому рівні відбувається практична адаптація зовнішніх вимог до операційної діяльності конкретного підприємства.

Четвертий блок включає власне екологічно спрямовану діяльність підприємств транспорту, спрямовану на досягнення позитивних змін. Вона передбачає впровадження систем екологічного менеджменту, модернізацію транспортних засобів, використання альтернативного й низьковуглецевого палива, оптимізацію логістичних процесів і маршрутів. Сюди також входить зменшення рівня викидів та шуму, зниження енергоспоживання та цифровізація управлінських процесів для зменшення негативного впливу на довкілля.

П'ятий блок демонструє результати реалізації екологічних конкурентних переваг транспортних підприємств. Це включає скорочення операційних витрат, підвищення енергоефективності, покращення якості і надійності послуг, формування позитивного екологічного іміджу й репутації, доступ до міжнародних ринків і нових фінансових можливостей, а також забезпечення довгострокової економічної й екологічної стабільності.

Ключовою особливістю моделі є зворотній зв'язок, який забезпечує її гнучкість і здатність до постійного розвитку. Успішний досвід реалізації заходів з екологізації діяльності транспортних підприємств може служити базою для вдосконалення нормативно-правового регулювання, корекції державної політики та масштабування інновацій у галузі. Усе це сприяє посиленню екологічної конкурентоспроможності всього транспортного сектору.

Таким чином, модель відображає безперервний процес взаємодії інституційних чинників і управлінських рішень, у межах яких екологічні вимоги трансформуються у стійкі конкурентні переваги та сприяють сталому розвитку галузі в цілому.

Висновки. У ході дослідження доведено, що створення інституційного середовища є вирішальною передумовою для забезпечення підприємствами транспорту екологічних конкурентних переваг. Такі переваги формуються внаслідок системної взаємодії як формальних, так і неформальних інститутів, інституційних механізмів та внутрішнього управлінського потенціалу організацій.

Розроблена концептуальна модель відкриває можливість цілісного підходу до оцінювання процесу створення цих конкурентних переваг. Вона може слугувати теоретичною базою для майбутніх емпіричних досліджень і сприяти розробці державної політики, спрямованої на екологізацію транспортної галузі.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Сало Я.В. Екологічні аспекти сучасної логістики. *Таврійський науковий вісник. Серія: Економіка*. 2023. № 15. С. 209-215. DOI: <https://doi.org/10.32782/2708-0366/2023.15.25>.
2. Каличева Н.Є., Маковоз О.В., Ричков Д.С. Тенденції розвитку транспортних підприємств: виклики та наслідки. *Інфраструктура ринку*. 2024. № 80. С. 9-13. DOI: <https://doi.org/10.32782/infrastruct80-2>.
3. Шинкаренко В., Мамедов М. Особливості конкуренції на ринку авто-транспортних послуг. *Економіка транспортного комплексу*. 2021. № 37. С. 133-147. DOI: <https://doi.org/10.30977/ЕТК.2225-2304.2021.37.133>
4. Теоретичні, методологічні та практичні аспекти конкурентоспроможності підприємств: монографія. За ред. О.Г. Янкового. Одеса: Атлант, 2017. 514 с.
5. Степаненко В.О. Фактори, що впливають на конкурентоспроможність інфраструктурних об'єктів. *Економічний простір*. 2017. №125. С. 202-210.
6. Кравчук Н. М., Ареф'єва О. В., Катан М. Я. Теоретичні основи управління конкурентоспроможністю авіатранспортного підприємства. *Проблеми економіки*. 2018. № 4. С. 127-134.
7. Сидоренко К.В. Формування конкурентоспроможності виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів: дис. ... канд. екон. наук : 08.00.02. Дніпро: ДНУ, 2018. 280 с.
8. Шмиголь Н.М, Соловійов О. Методи управління конкурентоспроможністю галузі промисловості. *Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво*. 2019. № 5 (110). DOI: <https://doi.org/10.32840/1814-1161/2019-5-10>.
9. Вакуленко Ю.В., Олійник А.С., Гевленко О.Є. Системна характеристика управління конкурентоспроможністю підприємства. *Агросвіт*, 2018. № 18. С.10-15. DOI: [10.32702/2306-6792.2018.18.10](https://doi.org/10.32702/2306-6792.2018.18.10).
10. П'ятницька Г.Т., Предеїн А.М., Рябова О.В. Конкурентні переваги підприємств: визначення та джерела формування. *Економічна стратегія і перспективи розвитку сфери торгівлі та послуг*. 2014. № 1. С. 235-248.
11. Касич А. О., Харькова Ж. В. Управління конкурентними перевагами підприємства. *Економічний аналіз*. 2016. Т. 25, № 2. С. 79-85. URL: <https://www.econa.org.ua/index.php/econa/article/view/1212/970>.
12. Wiggins R. R., Ruefli T. W. Sustained Competitive Advantage: Temporal Dynamics and the incidence and persistence of superior economic performance. *Organization Science*. 2002. Vol. 13, No. 1. P. 81-105.
13. Barney J. Firm Resources and Sustained Competitive Advantages. *Journal of Management*. 1991. Vol. 17, No. 1. P. 99-120.
14. Каличева Н.Є. Концептуальні положення управління еколого-економічним розвитком підприємств залізничного транспорту. *Науковий вісник міжнародного гуманітарного університету. Серія: Економіка і менеджмент*. 2020. Вип. 43. С. 110-113. DOI: <https://doi.org/10.32841/2413-2675/2020-43-17>.

15. Обруч Г.В., Челомбiтько М.Д. Сталий розвиток транспортних підприємств: сучасні виклики та перспективи. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2025. № 90. С. 264-273. DOI: <https://doi.org/10.18664/btie.90.337654>.
16. Дикань В.Л., Сарбей С.С. Еколого орієнтоване ресурсне управління на підприємствах залізничного транспорту: модель та інструменти інвестиційного забезпечення. *Інфраструктура ринку*. 2025. № 87. URL: <http://www.market-infr.od.ua/uk/87-2025> DOI: <https://doi.org/10.32782/infrastructure.87-2>.
17. Ovchynnikova V., Obruch H., Toropova V. Environmental activities of railway transport enterprises: risks and opportunities in the context of digitalization. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2025. № 89. С. 136-146. DOI: <https://doi.org/10.18664/btie.89.330941>.
18. International Cooperation and Coordination. *Mobility and Transport*. URL: http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/international_en

REFERENCES

1. Salo, Ya.V. (2023). Ekolohichni aspekty suchasnoi lohistyky [Environmental aspects of modern logistics]. *Tavriyskiy naukovyi visnyk. Seriya: Ekonomika - Tavria Scientific Bulletin. Series: Economics*, no. 15, pp/209–215. Retrieved from: <https://doi.org/10.32782/2708-0366/2023.15.25> [in Ukrainian].
2. Kalycheva, N.Ye., Makovoz, O.V., & Rychkov, D.S. (2024). Tendentsii rozvytku transportnykh pidpriemstv: vyklyky ta naslidky [Trends in the development of transport enterprises: Challenges and consequences]. *Інфраструктура ринку -Market infrastructure*, no. (80), P. 9-13. Retrieved from: <https://doi.org/10.32782/infrastructure80-2> [in Ukrainian].
3. Shynkarenko, V., & Mamedov, M. (2021). Osoblyvosti konkurentsii na rynku avtotransportnykh posluh [Features of competition in the market of road transport services]. *Ekonomika transportnoho kompleksu – Economics of Transport Complex*, no. 37, P. 133-147. Retrieved from: <https://doi.org/10.30977/ETK.2225-2304.2021.37.133> [in Ukrainian].
4. Yankovyi, O.H. (Ed.). (2017). *Teoretychni, metodolohichni ta praktychni aspekty konkurentospromozhnosti pidpriemstv* [Theoretical, methodological and practical aspects of enterprise competitiveness]. Odesa: Atlant. [in Ukrainian].
5. Stepanenko, V.O. (2017). Faktory, shcho vplyvaiut na konkurentospromozhnist infrastruktturnykh ob'ektiv [Factors influencing the competitiveness of infrastructure facilities]. *Ekonomichniy prostir – Economic Space.*, no. 125, P. 202-210. [in Ukrainian].
6. Kravchuk, N.M., Arefieva, O.V., & Katan, M.Ya. (2018). Teoretychni osnovy upravlinnia konkurentospromozhnistiu aviatransportnoho pidpriemstva [Theoretical foundations of competitiveness management of an air transport enterprise]. *Problemy ekonomiky - Economic Space.*, no. 4, P. 127-134. [in Ukrainian].

7. Sydorenko, K.V. (2018). *Formuvannia konkurentospromozhnosti vyrobnychoi infrastruktury mizhnarodnykh aeroportiv* (Candidate's dissertation). Dnipro National University, Dnipro, Ukraine. [in Ukrainian]
8. Shmyhol, N.M., & Soloviov, O. (2019). Metody upravlinnia konkurentospromozhnistiu haluzi promyslovosti [Methods of managing the competitiveness of the industrial sector]. *Derzhava ta rehiony. Serii: Ekonomika ta pidpriemnytstvo – State and regions. Series: Economy and Entrepreneurship.*, no. 5/110. Retrieved from: <https://doi.org/10.32840/1814-1161/2019-5-10> [in Ukrainian].
9. Vakulenko, Yu.V., Oliinyk, A.S., & Hevlenko, O.Ye. (2018). Systemna kharakterystyka upravlinnia konkurentospromozhnistiu pidpriemstva [Systemic characteristics of enterprise competitiveness management]. *Ahrosvit – Agrosvit*, no. 18, P. 10-15. DOI: 10.32702/2306-6792.2018.18.10 [in Ukrainian].
10. Piatnytska, H.T., Prediein, A.M., & Riabova, O.V. (2014). Konkurentni perevahy pidpriemstv: vyznachennia ta dzherela formuvannia [Competitive advantages of enterprises: Definitions and sources of formation]. *Ekonomichna stratehiia i perspektyvy rozvytku sfery torhivli ta posluh – Economic strategy and prospects for the development of the trade and services secto*, no.1, P. 235-248. [in Ukrainian]
11. Kasych, A.O., & Kharkova, Zh.V. (2016). Upravlinnia konkurentnymy perevahamy pidpriemstva [Management of enterprise competitive advantages]. *Ekonomichniy analiz – Economic analysis*, no. 25(2), P. 79-85. [in Ukrainian].
12. Wiggins, R.R., & Ruefli, T.W. (2002). Sustained competitive advantage: Temporal dynamics and the incidence and persistence of superior economic performance. *Organization Science*, no. 13(1), P. 81-105. [in the USA].
13. Barney, J. (1991). Firm resources and sustained competitive advantages. *Journal of Management*, no. 17(1), P. 99-120. [in the USA].
14. Kalycheva, N.Ye. (2020). Kontseptualni polozhennia upravlinnia ekoloho-ekonomichnym rozvytkom pidpriemstv zaliznychnoho transportu [Conceptual provisions of managing ecological and economic development of railway transport enterprises]. *Naukovyi visnyk Mizhnarodnoho humanitarnoho universytetu. Serii: Ekonomika i menedzhment – Scientific Bulletin of the International Humanitarian University. Series: Economics and Management.*, no.43, P. 110-113. Retrieved from: <https://doi.org/10.32841/2413-2675/2020-43-17> [in Ukrainian]
15. Obruch, H.V., & Chelombitko, M.D. (2025). Stalyi rozvytok transportnykh pidpriemstv: suchasni vyklyky ta perspektyvy [Sustainable development of transport enterprises: Current challenges and prospects]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti - Bulletin of transport and industry economy*, no. 90, P. 264-273. Retrieved from: <https://doi.org/10.18664/btie.90.337654> [in Ukrainian].

16. Dykan, V.L., & Sarbiei, S.S. (2025). Ekolooho-oriiientovane resursne upravlinnia na pidpriemstvakh zaliznychnoho transportu: model ta instrumenty investytsiinoho zabezpechennia [Environmentally oriented resource management at railway transport enterprises]. *Infrastruktura rynku – Market infrastructure.*, no.87. Retrieved from: <http://www.market-infr.od.ua/uk/87-2025> DOI: <https://doi.org/10.32782/infrastruct87-2> [in Ukrainian].
17. Ovchynnikova, V., Obruch, H., & Toropova, V. (2025). Environmental activities of railway transport enterprises: Risks and opportunities in the context of digitalization. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti - Bulletin of transport and industry economy*, no.89, P. 136-146. Retrieved from: <https://doi.org/10.18664/btie.89.330941> [in Ukrainian].
18. European Commission. (n.d.). *International cooperation and coordination. Mobility and Transport*. Retrieved from: http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/international_en [in the EU].

Дата надходження статті: 30.03.2026

Дата прийняття статті: 15.04.2026

Дата публікації статті: 01.06.2026